

www.banen.dk

banen *on-line*

hele Danmarks modeljernbaneblad
GRATIS TILLÆG til hjemmesiden

opdatering **134**



GEDSER PÅ SKRUMP

Nürnberg 2013

Selvom der er adskillige messer rundt om i Europa året rundt, er der ingen messe, der ventes med større spænding end legtojsmessen i Nürnberg, hvor verdens vigtigste modeljernbaneproducenter udstiller deres formåen. Det er her nyhederne præsenteres, og det er her, det foregår. Tidligere var det meget almindeligt, at spændingen først blev udløst, når messen åbnede, og nogle skjulte deres nyheder til åbningsdagen, som det var statshemmeligheder. De tider er heldigvis forbi, og de fleste offentliggør nyhederne allerede flere uger inden messen.

Også katalogerne kommer på tryk og distribueres også digitalt via internet, hvilket gør det muligt for tidsskrifter som 'banen on-line' at dele glæden over de mange nyheder med vores læsere. Vi har samlet links til nogle af de vigtigste producenter på vores hjemmeside www.banen.dk, hvor læseren blot er et klik fra alverdens herligheder. Vi kan således i første omgang byde på nyhedskatalogerne fra Fleischmann, Märklin, Noch, Norsk Modell Jernbane, Roco og Trix. Det som interesserer os mest er naturligvis de nordiske modeller, og jeg skal love for, at der i år er noget at vælge imellem, men også at der som aldrig tidligere, foregår giganternes kamp om forbrugernes gunst. 'Slaget' gælder det nordiske marked med fokus på Sverige, hvor Märklin pludselig er vågnet, men - er jeg bange for - en postgang for sent. Både Märklin



og Roco er gået i krig på malm-banen Kiruna-Narvik, og det bliver spændende at se, hvad det ender med. Roco har i flere år fremstillet lokomotiver til malm-banen og kommer løbende med nye malmvogne. Märklin/Trix kommer nu også med det samme og mere til, dog med den forskel, at Märklin er gået tilbage til metaloverdele, hvilket unægtelig kan have sine fordele. Det er i hvert en gevaldig investering fra Märklin/Trix' side, og vi ønsker herfra et hjerteligt held og lykke med det, fordi det også er

LEDER

et tegn på, at kæmpen fra Göppingen gør noget for at markere sig på det i mange år noget forsømte skandinaviske marked. Danmark er i den henseende fortsat taberen, fordi Märklin kun har betænkt os med to skiløbevogne, som også Roco har tænkt at genudsende. Noget helt andet er, at kontinentets store producenter har fået en alvorlig konkurrent i Norsk Modell Jernbane, der også er med i Nürnberg med et kæmpeudvalg af både norsk og svensk materiel. De andre producenters udvalg kan slet ikke sammenlignes med det, som NMJ kan tilbyde. Alt det skal vi kigge nærmere på i de kommende opdateringer af *banen on-line* straks efter messen. Foreløbig vil jeg henvise til nyhedskatalogerne, som du finder på www.banen.dk. Der er underholdning til adskillige timer... God fornøjelse!

Vil du med til MINIATURE WUNDERLAND i Hamborg?

- Bustur lørdag den 9. marts kl. 7.00 fra Århus Musikhus.
Obs! Næste tur: Lørdag den 6. april.
 - Vi kører i 1. klasses bus fra **pp busser** og nyder lidt morgenmad i bussen på vej til Hamborg, hvor vi ankommer ca. 12.00.
 - Herefter er der ca. 5 timer til rådighed til at beundre verdens største modelbaneanlæg, og kl. 17.30 kører vi igen nordpå.
 - Ved Fleggaard i Harrislee bliver der mulighed for at handle samt få en forfriskning.
 - Forventet hjemkomst til Århus ca. 23.30.
- Det får du:
- Bustur fra Århus med opsamling Horsens/Vejle/Kolding - til Miniature Wunderland Hamborg med morgenmad (kaffe, rundstykke, smør og ost).
 - Entrébillet (uden ventetid) til verdens største modelbaneanlæg.
 - Returkørsel med indkøbsmulighed ved grænsen.



**Pris kun 555.- kr.
alt inklusive**

Turen gennemføres
ved et deltagerantal
på min. 35 personer.

**Bindende
tilmelding på
asm@mail.dk
eller
21 77 00 40
senest 6. marts
(3. april for
næste tur)**

*Hvor der tidligere var jernbanespor,
svinger en bilrampe sig op mod himlen -
mod det øverste bildæk...*



HISTORIE

Af Anders Madsen

FRA JERNBANEPARKE TIL ASFALTPARKE

Gedser banegård har i sit 125. år gennemgået en forvandling - fra ruintruet remise og station til en moderne færgeterminal. Trods alle kompromiser og forbedringer er det en for alle jernbanevenner smertelig udvikling. Den historiske og maleriske stationsbygning blev moderniseret, men på sin vis også skamferet. Anders Madsen har fulgt de omfattende anlægsarbejder...

Året 2012 er på flere måder et stort historisk skæringspunkt på Sydfalster. Imens Bevaringsforeningen Gedser Remise i 25 år ihærdigt har kæmpet for at få det tidligere maskindepot omdannet til et jernbanemuseum, har entreprenørgiganterne NCC og MJ Eriksson på blot 15 måneder forvandlet den kulturhistoriske Gedser station og rangerterræn til en asfalterken af et færgeanlæg med mere end 24.000 tons asfalt i et 1,7 milliarder stort ombygningsprojekt for rederiet Scandlines A/S.

Efter 123 års drift standsede DSB kørslen på Gedserbanen den 12. december 2009, da der fra politisk side blev truffet beslutning om ikke længere at køre persontogstrafik på banen, men det er dog ikke det samme som, at banen er nedlagt. Siden sommeren 2010 har der imidlertid været visse restriktioner i brugen af Gedserbanen til veteranogtskørsel, fordi Banedanmark ikke har tildelt de nødvendige kørselstilladelser.

ARADIS ØRKEN

Anders Madsen har gennem flere måneder fulgt ombygningen af Gedser jernbanestation til en moderne færgeterminal.

Gedser station med de karakteristiske små tårne omringet af entreprenørmateriel.



Betalingslugerne inden opmarchbåsene ...



Betalingsanlægget i Gedser set fra siden.





Det er år og dag siden, et tog har kørt over dette sporskifte... og nu skulle det pilles op.

For at få færgetrafikken væk fra Gedser by og i forbindelse med bestilling af to nye dobbeltdækkerfærger til Gedser-Rostock overfarten, har Scandlines etableret en ny terminalbygning, nyt opmarch-areal og et nyt færgeleje i vestre leje på en grund på 100.000 kvadratmeter på Gedser færgehavn, der ligeledes har medført ændring-

er af Gedserbanens linjeføring ved Gedser station.

I mellemtiden havde Gedser by og jernbanestrækning mellem Nykøbing F. og Gedser i 2011 haft 125 års jubilæum - et jernbanejubilæum, der blev et sort kapitel i banens historie. Alle de officielle taler ved Gedser byjubilæum og en koncert



Det gamle pakhus skulle også væk!

HOBBYMESSE

D. 2. & 3. MARTS

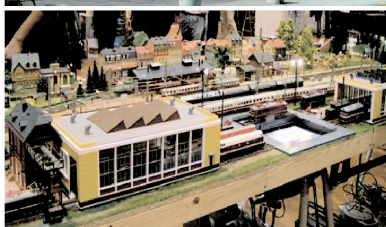


I VALBY HALLEN



2013

- MODELTOG & TILBEHØR M.M.
- KØRENDE TOGANLÆG
- FJERNSTYREDE LASTBILER
- MODELBILER I FLERE SKALAER
- DAMPMASKINER OG TILBEHØR
- HOBBYVÆRKTØJ & MASKINER
- ARBEJDENDE VÆRKSTEDER
- SOFTGUNS, TILBEHØR M.M.
- FJERNSTYREDE BILER, BÅDE & FLY
- MILITÆRMODELLER M.M.
- LEGO Udstilling
- RACERBANER
- DUKKEHUSE & TILBEHØR
- DUKKER
- AIRBRUSH, MALING & TILBEHØR
- HÅNDARBEJDE & SMYKKER
- FILM, BØGER & BLADE OM HOBBY
- KLUBBER & FORENINGER
- FORHANDLERE & PRIVATE
- IMPORTØRER & FABRIKANTER
- KØB & SALG AF NYT & BRUGT



JULIUS ANDERSENS VEJ 3, 2450 KØBENHAVN SV.
5 KILOMETER FRA KØBENHAVN CENTRUM

LØRDAG KL. 10.00 - KL. 18.00
SØNDAG KL. 10.00 - KL. 16.00

Banen On-line kan tilbyde kr. 25,- i rabat på alle
typer billetter til HOBBYMESSE

Print siden ud og aflever den ved indgangen

Hvis du har svært ved at printe siden ud fra issuu-dokumentet, kan du sikkert gøre det uden yderligere besvær fra vores hjemmeside www.banen.dk, hvor vi af samme grund har gentaget annoncen! Den finder du på web-forsiden. God fornøjelse! - red..

fandt sted i perronhallen, der var beklædt med store træplader i sydgavlen med det danske, det tyske og EU-flagene på indersiden.

På grund af ombygningen på stationen og kørselsstop på banen blev Gedserbanens 125 års jubilæum overhovedet ikke fejret hverken med festtaler, togkørsler eller jernbaneudstillinger. Til gengæld fik banen en kedelig jubilæumsgave: Alle jernbanespor, sveller og signaler blev fjernet fra Gedser station og rangerterræn i maj-juni 2011!

Trafikstyrelsen indledte en høringsfase vedr. ændring af Gedserbanens sporanlæg i Gedser, hvor der indkom 11 bemærkninger fra jernbaneklubber, offentlige myndigheder og turistorganisationer samt fra privatpersoner. Navnlig indsigelserne fra Dansk Jernbane Klub, Nordisk Jernbane-klub og Guldborgsund Kommune påvirkede styrelsen til at sikre, at der i forbindelse med ændringerne af Gedserbanens linjeføring blev etableret et nyt stationsanlæg med tilslutning til



Snart ved vejs ende - en sporløs Gedser station.



Skinnerne pilles op og køres væk - betonsvellerne og enkelte skinner blev dog genanvendt til sporanlægget ved remisen.



drejeskiven ved Gedser Remise. Et sådant anlæg omfatter nu 600 meter jernbanespor i form af et perronspor med tilhørende perron og et omløbsspor - alt udført i betonsveller. Desuden skal forholdene i stationens nordlige ende ordnes således, eksempelvis med overkørselsanlæg, at trafikken til det nye stationsanlæg kan tilrettelægges sikkert. I øvrigt er det værd at fremhæve, at alle omkostninger, der under ombygningen vedkommer jernba-

nen, skulle afholdes af Scandlines.

Under byggeriet af det omfattende terminalanlæg, hvor der blandt andet er flyttet 20.000 kubikmeter havbund og 25.000 kubikmeter jord, var en gevaldig kulturhistorisk katastrofe under opsejling med fjernelsen af perronsporet i perronhallen fra 1903 og nedrivningen af pakhuset fra 1886, trods det faktum at Kulturarvstyrelsen havde erklæret denne bygning for bevaringsværdig som den eneste jern-

banebygning på Gedser station! Det var en torn i øjet på mange Gedser-borgere og skabte megen debat i den lokale presse, hvilket fik Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur til at



Historien driver ned ad stationen - Tyskernes besættelse den 9. april 1940 og murens fald... og for ikke at glemme notalgien - indspilning af 'Matador'...



Bonjour tristesse, er titlen på en af Françoise Sagens romane. Det samme kan man sige, når man ser billeder af Gedser station, som vi har kendt den... 'Goddag tristesse!'.

pege på vigtigheden i at indstille den første og den anden stationsbygning samt stationsforstanderboligen og remisen som bevaringsværdige i det kulturmiljø, der findes i stations- og havneområdet. I første omgang er Bevaringsforeningen Gedser Remise nu gået sammen med Guldborgsund Kommune i



'Nye' gamle færger, godsfærger Mercandia VIII og Prins Joachim skal besejle Gedser-Rostock, da de nybyggede Copenhagen og Berlin, der er bygget på et værft i Rostock, er for 'tunge', således at de risikerer at løbe på grund som følge af vanskelige besejlingsforhold - for lidt vand under kølen ud for Danmarks sydligste spids..



spørgsmålet om rejsning af en fredningssag vedr. Danmarks sydligste remiseanlæg.

Scandlines kunne ikke finde en funktion til pakhuset, som mange ellers ville have bevaret. Men myndighederne sagde god for en nedrivning. Det ville have kostet millioner at sætte i stand, og den lå i vejen for den direkte ombordkørsel til de nye færger.

Gedserbanens spor til færgelejet er pillet op og erstattet af 22 170 meter

De karakteristiske spor ud til den gamle færgeklap kommer også væk. Jernbaneforbindelsen sydpå er snart en saga blott. Også indgang til perronen på den gamle station er foreløbig lukket med en kæmpestor træplade. Ombygningen - dog heldigvis ikke af det karakteristiske 'fæstningværk' med tårne - er i fuld gang!





lange opmarchbåse og en kæmpe tilkørselsrampe bygget i Kina. Gedser stations perronspor er pillet op og erstattet af store glasgavle og en landgangsbro, der mildest talt ikke er i harmoni med stationens byggestil.

Og den store banegård, hvor der blev foretaget rangering af person- og godsvogne til færgeoverfarter, er pillet op og erstattet af 3,2 kilometer dræn og 40

Gedser remise får endelig et nyt tag, området omkring drejeskiven bliver ordnet, nye spor anlægges i tilslutning til drejeskiven, og for det gamle museum begynder et nyt livsafsnit.



kilometer trækrør til elkabler. Det er disse nedslående kendsgerninger, vi jernbane-entusiaster har svært ved at fordøje.

Der var ellers gjort et storstillet forsøg på at sikre det enestående stationsmiljø, Gedser også rummer. Seks foreninger var gået sammen under paraplyorganisationen Trafikkultur Gedser og fremlagde visioner til, hvordan man kunne udnytte og udbygge de faciliteter, som jernbanehistorien har efterladt i Gedser og på banen til Nykøbing Falster. Konkret omfattede planerne blandt meget andet anskaffelse af M/F Dronning Ingrid som museumsfærge med liggeplads i vestre

leje, et lille tjenesteboligmuseum, rygende damplokomotiver ved det store remiseanlæg og naturligvis mere organiseret veteranogtsdrift på Gedserbanen. For at gøre en lang historie kort, måtte man hurtigt indse, at Guldborgsund Kommune ikke støttede færgeprojektet og at dette projekt tidsmæssigt var meget hårdt presset, da det var svært både at få tilsagn om penge fra fonde og at få indsamlet de fornødne tilladelser, hvorfor foreningerne udelukkende arbejder for bevarelse af Gedserbanen som veteranbane, da man anser det som det eneste, der er mulighed for at bevare - denne gang godt hjulpet af



Guldborgsund Kommunes 'Gedser Helhedsplan', hvor Gedserbanens bevarelse er et grundlæggende element.

Gennem måneder har der været tvivl om de to såkaldte superfærgers fremtid, der ellers var årsagen til hele ombygningsprojektet. Den første færge skulle have været sat i drift i forbindelse med påske-trafikken 2012. Men den blev forsinket, og det viste sig, at P + S Werften i Stralsund, der bygger begge færger, var i store økonomiske vanskeligheder. Det fører til, at de nuværende færger 'Prins Joachim' og 'Kronprins Frederik' - som



Dejligt at se de nye spor, lige som det er skammeligt at betragte graffitismørernes vandalisering af museumsmateriellet, der må overnatte ude i det fri. At beskytte det må være det næste skridt for foreningen!

begge skulle have været udfaset i sommeren 2012 - fortsætter på ruten efter moderniseringer og Scandlines samtidig som en tredje færge udelukkende til lastbiltrafik hos HH-Ferries A/S lejer færgen Mercandia VIII, der ankom til Gedser søndag den 17. juni 2012.

Selvom den tyske delstat Mecklenburg Vorpommerns regering er kommet det konkurstruede værft til undsætning med et gigantisk lån, tårner vanskelighederne sig i sjælden grad op for Scandlines og de to nye dobbeltdækkerfærger.

Det viser sig nemlig, at de er langt





tungere - og kan dermed laste langt færre biler - end bestilt fra rederiet. Derfor er færgerne for dybe til at anløbe Gedser Havn, og derfor er det uvist, hvornår og om de nye superfærger M/S Berlin og M/S Copenhagen kommer til at sejle på Gedser-Rostock overfarten. Den for

Scandlines kedelige meddelelse om, at færgerne nu er yderligere forsinket, kommer samtidig med, at færgeterminalen netop er færdig og afleveret til rederiet i juni 2012 - tre en halv måned forsinket i forhold til de oprindelige planer. Det nye fæргеleje må dog ligge uberørt hen og



Den nye station med de nylagte spor er ved at antage form.



Den kinesisk byggede rampe ligger 'farlig' tæt på den gamle stationsbygning...

afvente ibrugtagning til de nye færger kommer eller hvis de to nuværende gamle Storebæltsfærger bliver pyntet op og klargjort til det nye færgeanlæg.

Set med jernbanehistoriske øjne er der begået et mord på et vigtigt stykke dansk trafik- og kulturhistorie med den nye færgeterminal. Gedser var det sidste tilbageværende statsbanemiljø i Danmark med betydningsfuld jernbanearkitektur samlet ét sted. Uoprettelige danske kulturminde og bevaringsværdige jern-





Gedser station skulle 'i glas og ramme'. Perronen lukkes i begge sider....



...og der indrettes et lille museum om stationens storhedstid...



Det sidste blik inden 'lukningen'. En lille F-maskine står tilbage på en stump spor, udlånt til formålet i de næste 20 år.



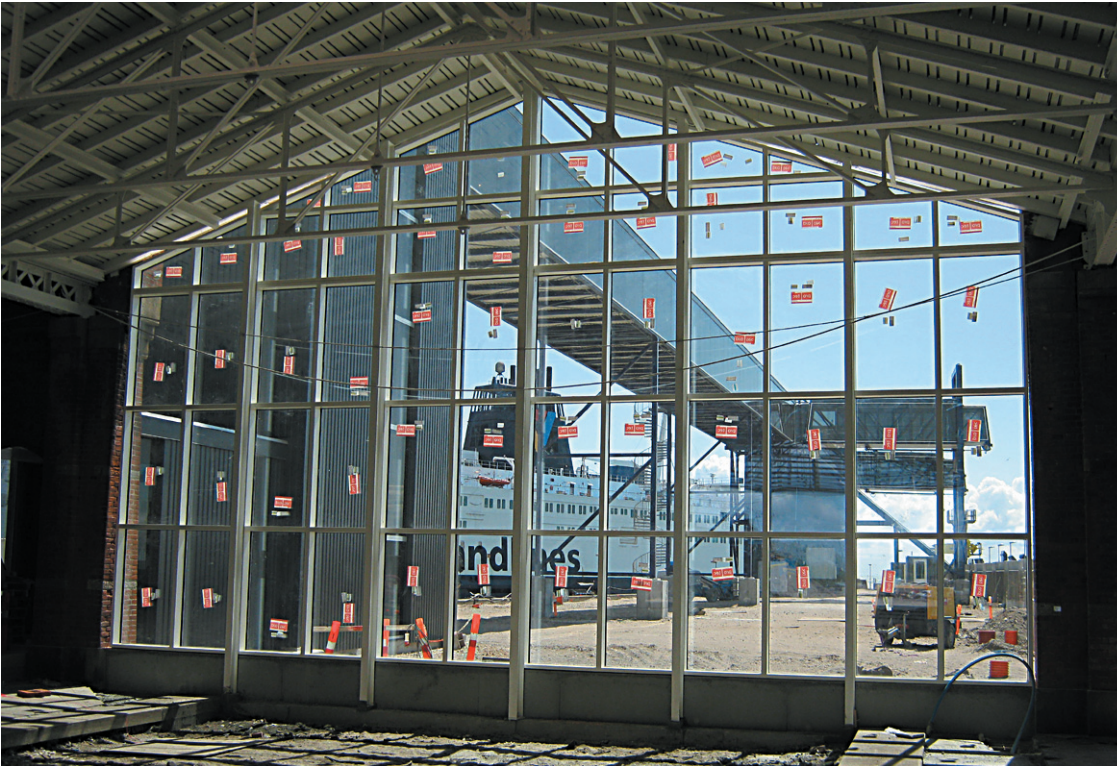
De forskellige stilarter skrider til himmelen; Den nybyggede landgangsbro og den borglignende gamle stationsbygning.

fra Gedser og med tiden omdanne stationen til en levende fortælling om jernbanens historie på Sydfalster. Foreløbig skal DSBs F 653 indrammes i et glasbur i de næste 20 år. Som iagttagelse til ombygningen vækker det undren, at det aldrig har været på tale at etablere et jernbanespor i asfalten frem til perronhallen i stil med et havnespor, således at veteran tog fortsat kunne have udgangspunkt på den legendariske Gedser station. Det blev ikke tilfældet, og man må bare konstatere, at Gedser har fået tilført en asfaltørken og mistet en stor del af sin enestående jernbanecharme. Nu er det i hvert fald blevet svært at fornemme, at Gedser engang har haft en stor og travl jernbanestation.



banemiljøer er tilsidesat til fordel for Scandlines prestigeprojekt for øgede markedsandele i trafikkorridoren mod Central- og Østeuropa. Det er dog et lille plaster på såret, at DJK har indgået en 20 år lang aftale med Scandlines om lån af klubbens damplokomotiv DSB F 653, der blev transporteret ad landevejen fra Marslev på Fyn til Gedser og anbragt på et skinnelægeme i perronhallen lørdag den 14. april 2012. Selvom F-maskinen i sin tid var sjælden i hallen, er det prisværdigt, at Scandlines respekterer og værdsætter stationens historie ved at lade lokomotivet pryde hallen. Rederiet har planer om at indsamle jernbaneeffekter





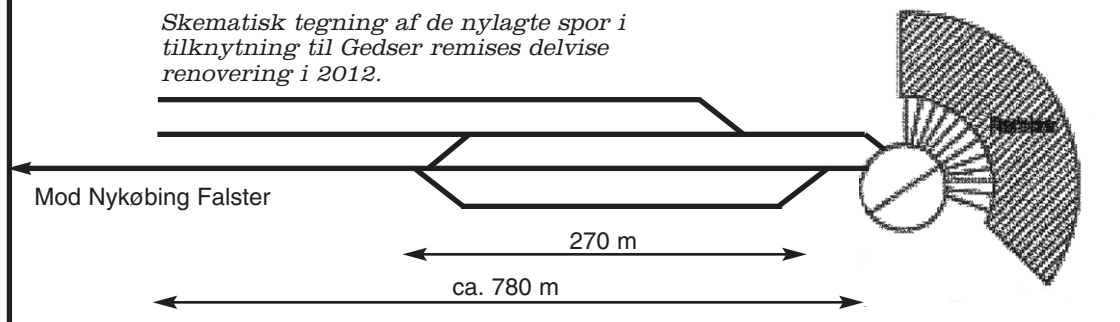
Der bliver nok varmt i 'butikken', når sommarsolen viser sin styrke...



Litra F Nr.655 ankom til Gedser den 14. april 2012 udlånt af Dansk Jernbane Klub. Selvom den holder umotiveret ved perronkanten, har Scandlines sørget for, at fortiden møder fremtiden i Geser.

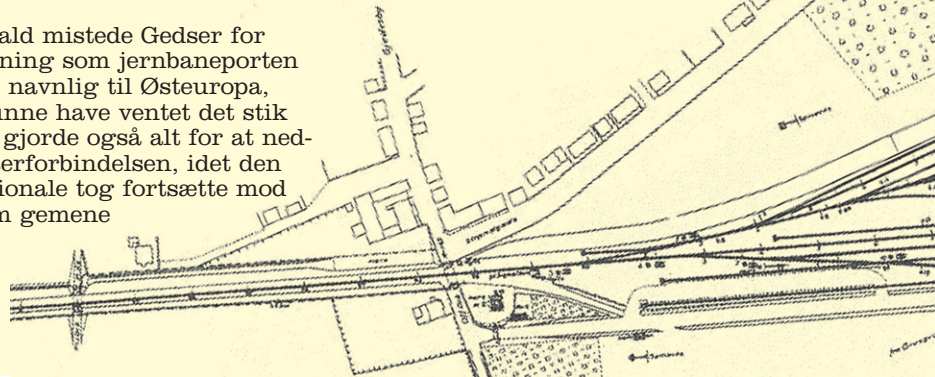


Skematisk tegning af de nylagte spor i tilknytning til Gedser remises delvise renovering i 2012.



GJEDSER PÅ SKRUMP

Efter murens fald mistede Gedser for alvor sin betydning som jernbaneporten til kontinentet, navnlig til Østeuropa, selvom man kunne have ventet det stik modsatte. DSB gjorde også alt for at nedprioritere Gedserforbindelsen, idet den lod de internationale tog fortsætte mod København som gemene bumletog,

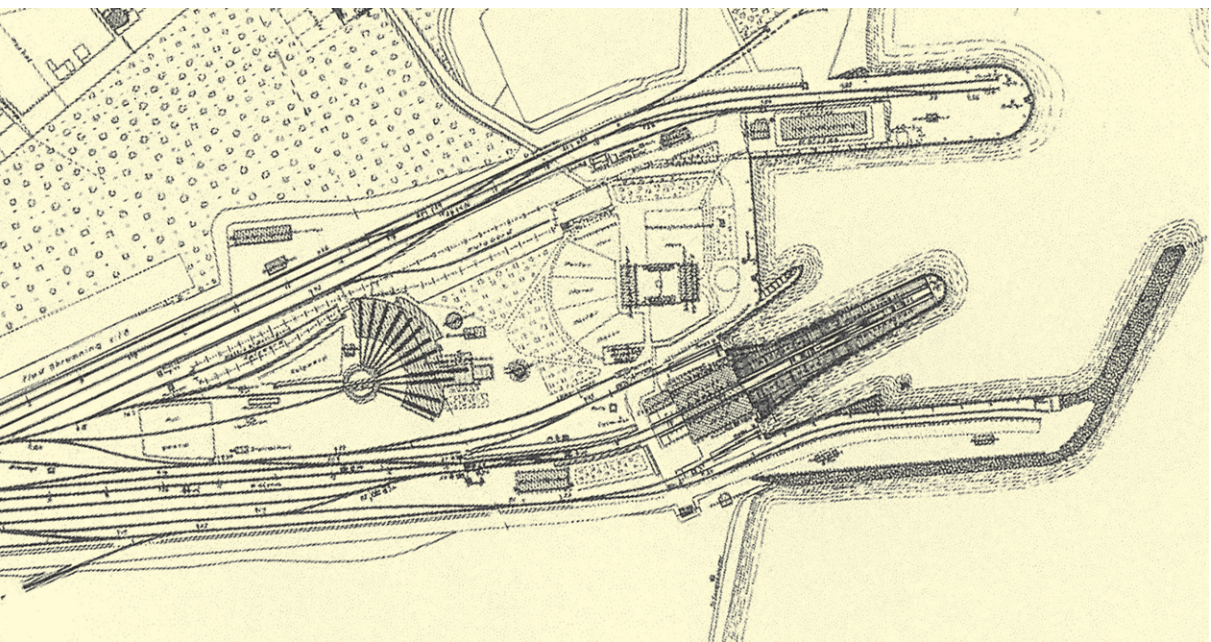




Sporplanen over den gamle Gjedser station som den så ud i sine velmagtsdage i 1919 (nederst), er i år 2013 skrumpet til næsten ingenting (til venstre) Ikke blot er navnet i mellemtiden blevet et bogstav kortere, så det nu hedder Gedser, men i dag kan den knap nok kaldes en station. Kun takket være de lokale kræfters ihærdige

kamp for bevaring af Gedser remise, er det lykkedes at anlægge et vindblæst trinbræt med et overhalingsspor og halvandet opstillingsspor, alt sammen i tilslutning til den eksisterende drejeskive. Øverst: Den gamle station med Museumsbanens veteranantog, der ankom i anden halvdel af 00'erne med et fødselsdagsselskab,

der dengang fejrede en 75-årig nakskovit. Han blev samlet op ved bopælen tæt ved Havnegade i Nakskov, hvorefter alle drog af sted til Danmarks sydligste punkt som målet. Det kan næppe gentage sig i samme form - Gedser station er nu for altid 'lukket og slukket', som det fremgår af reportagen på de foregående sider. V. H.



'RUSSE'-JAG

En ombygning af Gedser station til en moderne færgeterminal vakte nogle minder frem og fik mig til at dykke ned i billedarkivet.



Mz 1452 bakker mod færgen for at hente Berlin-toget...



Mz 1452 har den russiske sovevogn på krogen. Resten af togstammen følger med.

Det var i de sidste år af det 20. århundrede, hvor Gedser station endnu fungerede som jernbanestation med færger, der kom fra Warnemünde med persontog direkte fra Berlin. I hele koldkrigsperio-

den var der også flygtningedramaer, som udspillede sig omkring færgerne fra DDR og ofte gav anledning til fede overskrifter i de lokale aviser NY DAG og Lolland-Falsters Folketidende. Også

Gedser station i 1990'erne er stadig landets østlige port til kontinentet. Alting fungerer endnu, som det har gjort i 100 år!

TEN



GAMLE DAGE
Af Vido Hribar

Mz 1452 'ligger på lur' og venter på 'russeren'.



'banen' omtalte Gedser engang imellem, men i en anden anledning. En af dem var, da modelbaneproducenten Roco havde planer om at fremstille en model

af de sovjetiske jernbaners sovevogn litra Wlabm, som kørte mellem Moskva og København. Denne sovevognstrafik var etableret i forbindelse med de olympiske

lege i Moskva i 1984 mellem Sovjetunionens hovedstad og en række europæiske hovedstæder, deriblandt København. Efter murens fald, faldt også jerntæppet, og Roco øjnede muligheder for at komme ind på de nye markeder bl.a. det østtyske, hvor også en række DDR-producenter af modeltog søgte samarbejdspartnere i Vesten. En af dem var Sachsenmodelle, som Roco

Så bakker vi endnu engang - for at hente de danske personvogne i peronhallen.





ville samarbejde med om produktionen af den russiske sovevogn. Samarbejdet kom i gang, men det varede længere end oprindeligt planlagt, før der også kom en sovevogn ud af det. Angiveligt skyldtes forsinkelsen forskellen på arbejdsvaner i Øst og i Vest. Sovevognen kom til sidst, den vakte



Den russiske sovevogn Moskva-København kom til Polen via Brest, hvor det blev omsporet til normal sporvidde og fortsatte over Warszawa, Berlin og Warnemünde til Gedser, hvor disse billeder blev taget en tidlig morgen.



betydelig interesse, men der kom ikke så mange flere modelvogne ud af det samarbejde. 'banen's rolle var at skaffe et aktuelt billede fra Gedser - SDZ-sovevognens ankomst med færgen. Selve vognløbet sang også på sidste vers, for det skulle også snart ophøre. Olympiaden var længst overstået, og skulle man til

Moskva, var det nok nemmere og hurtigere at flyve. Roco skulle bruge et billede fra Gedser til firmaets daværende infoblad sammen med billeder af den sovjetiske sovevogn på vej til øvrige europæiske destinationer.

Opgaven lød spændende. Tidspunktet var lidt ubelejligt, men hvad gør man ikke, når man er bidt af en gal modelbane og tilmed også udgiver af et mj-blad? Færgen kom ind til Gedser før kl. 5, og jeg skulle begynde kl. 6 i redaktionssekretariatet på NY DAG i Nakskov, hvor jeg dengang var ansat. Jeg stod op ved 4-tiden for at være fremme i god tid. Det tager alligevel godt og vel over en time at køre de 70 km, der er fra Nakskov til



Den østtyske Mitropaliggevogn også attraktiv som model. Jeg mindes en række modeller fra fa. Schicht, som kunne kortkobles med A-koblinger længe, før kortkoblinger blev opfundet!

Gedser. Det må have været først i 90'erne, solen var stået op, der var let morgendis. Jeg nåede frem i god tid. DSB Mz 1452 holdt parat og ventede... også et grønt MH var der.

Jeg var spændt, om det ville lykkes at få nogle ordentlige billeder. Det var før den tid, hvor digital-fotografering var almindelig. Det var stadigvæk fotografering, korrekt eksponering, billedskarphe-
hed osv. og ikke mindst manglende erfaringer som fotograf. Jeg skulle også tilbage til Nakskov og være med til at lave dagens avis.

Så kom den østtyske færge langt om længe ind i havnen og lagde til i færgelejet yderst til højre for selve stations-

går af arkivbillederne, var det i hvert fald Mz'eren, jeg fotograferede, da den kom trækkende med togstammen med den østtyske færge lige i baggrunden. Man bliver helt nostalgisk, når man i dag betragter disse billeder af en længst forsvunden verden.

Selv om det kun er godt og vel en halv snes år, der deler os fra den tid, da dette tog kørte fra Gedser, ser verden noget anderledes ud i dag. Og Gedser station ikke mindst! Det var 'en duft af den store verden', som det hed i et reklameslogan fra dengang, der fulgte med de forskelligfarvede vogne i togstammen. Efter Mz'en så man den mørkegrønne russiske vogn med det sovjetiske



Personvogn fra det østtyske Deutsche Reichsbahn var med i den korte togstamme til Gedser, som i dag nemt kan genskabes i model i skala HO.

bygningen. Jeg var så optaget af at tage billeder af den sovjetiske sovevogn, at jeg helt overså hvilket af lokomotiverne - Mz'er eller Mh'er, der hentede vognene ombord i færgen, men så vidt det frem-

statsvåben og den kyrilliske påskrift СССР (= SSSR) og 'Spalnij vagon' (= sovevogn) samt tilsvarende på tysk, fransk og italiensk øverst over vinduerne. Over litreringsnummeret WLAbm



5220 70-80 484-7 midt på vognen de undselige bogstaver SZD, som er forkortelsen for Sovjetunionens JernBaner (= Savjétskije zeléljeznije Darógi). Efter denne vogn fulgte den østtyske røde MITROPA-sovevogn og den lysegrønbeige DR (Deutsche Reichsbahn) personvogn. Til sidst kom vores almindelige røde personvogne. Jeg var så fokuseret på at få et billede af den russiske WLABm-vogn, at jeg helt glemte at se, om der også var en DSB vogn med i stammen helt fra Berlin. Det ville være mærkeligt andet, så det gik jeg ud fra, at det var.

Efter lidt rangering, hvor togstammen var inde i perronhallen, som det ses på et af billederne, går jeg ud fra, at man hentede resten af de røde DSB-vogne bagest i toget, da det satte i gang fra Gedser med Mz i front på vej til København.

Moskva-ekspressen forvandlede det sidste stykke vej til et bumletog, der standsede på hver station på vej til hovedstaden. I stedet for at være taknemmelige over for DSB over endnu en lokalforbindelse til hovedstaden, brokkede man sig lokalt på Lolland-Falster over, at de på denne måde udsultede forbindelsen til Berlin, så man til sidst kunne lukke det hele ned, hvor man efter murens fald kunne forvente rutens opblomstring og en åben vej mod Østeuropa. Sådan skulle det ikke være: Så hellere en omvej over Storebælt og Rendsborg-flaskehalsen til Hamborg!

Mz'en kørte mod København, og jeg hastede i min bil tilbage de 70 km til Nakskov, hvor jeg nåede frem, inden resten af redaktionen mødte op, og kastede mig over dagens nyheder og forside-layout med mere. Jeg nåede det hele og Roco fik sine billeder fra Gedser.



Hvor finder jeg ældre opdateringer af banen on-line?

Hvis du vil læse ældre opdateringer af **banen on-line**, finder du dem, på hjemmesiden www.banen.dk. Der skal kun to klik til! Når du klikker på den seneste opdatering, får du den aktuelle forside-billede frem. Under forsidebilledet vil du se en række symboler og nedenunder teksten 'Blad for modelbaneentusiaster'. For enden af denne linie står ordet **More**. Klik på den og så har du adgang til de tidligere opdateringer af **banen on-line**!



ANNONCE: 5.2.2013

Besøg Kuldysen 16, 2630 Taastrup - Tlf. 21 64 52 56

www.spor23.dk

TAASTRUP TOGKÆLDER

- du vil ikke blive skuffet!

Eneforhandling af Loksounds 'danske' lyd- decodere på Sjælland

● Stort og bredt udvalg i rullende materiel samt materialer til opbygning til anlægget ● Du vil altid kunne finde et godt tilbud blandt de mange varer ● Du kan også få repareret lokomotiver og vogne ● Du finder et stort udvalg i udenlandske lokomotiver samt vogne fra Roco ● Du finder varer fra alle førende fabrikater ● Lagerførende af alle skinner: Märklin C + K - Roco GeoLine + RocoLine - Fleischmann Profi

Åbent: Mandag, tirsdag og torsdag 13-17.30 - fredag 12-16 - lørdag 11-13 - søndag 16-18 - onsdag lukket



BLÅVAND

Roco sover ikke vintersøvn. Inden messen i Nürnberg har de glædet sine danske fans med en Blue Water-trailer om bord i en svejtsisk HUPAC-vogn.

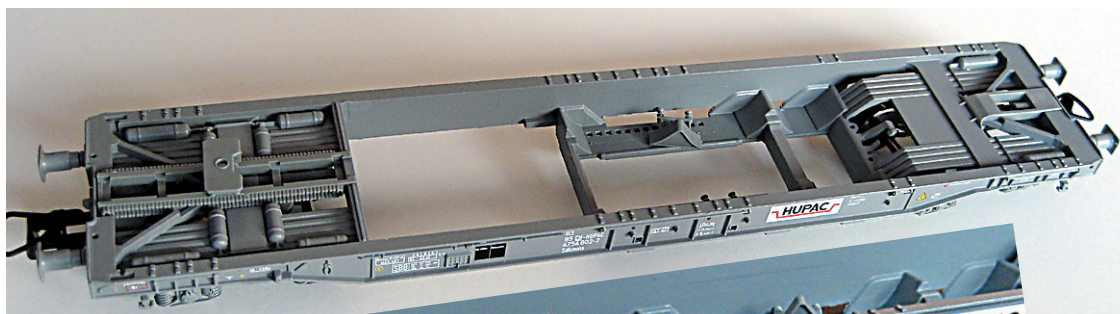
Det lader til, at vognen sælger godt allerede inden, den for alvor er kommet i handelen! Blue Water? Er det et nyt mineralvand? Det var det, jeg tænkte, da jeg kørte ad syd-motorvejen mod København og så de kæmpestore bogstaver på en de store facader ud til vejen. Siden mødte jeg en



var både et godt valgt navn og et flot og enkelt design. Den vestjyske saga begyndte i Esbjerg i 1972, samtidig med, at Danmark blev medlem af EU. Et velvalgt tidspunkt, der

af firmaets store trailere på en af hjemøen Lollands landeveje, så det blåvand må komme vidt omkring! Siden fandt jeg ud af, at 'Blue Water' slet ikke er noget at slukke tørsten med, men at det er et shipping-firma fra Esbjerg med kontorer over hele verden - Europa, Asien, Amerika - i alt 27 lande! Firmaet er opkaldt efter det vestjyske Blåvand, og det

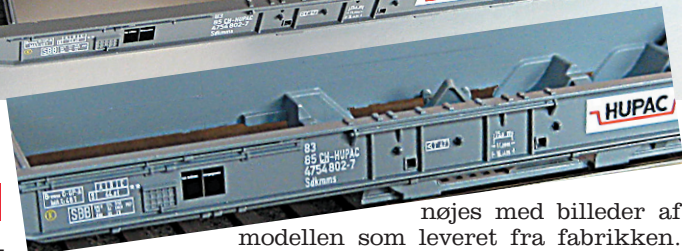




med Vido Hribar

PÅ BUTIKKIK

nu mange år senere er resulteret i en flot trailermodel i skala HO fra Roco. Modellen er vedlagt en 'godtepose'



nøjes med billeder af modellen som leveret fra fabrikken. Det er noget solidt 'kram' med metalramme og mange flotte påskrifter. Vognen, der er



med svejtsisk litring, ligger godt i sporet og bør ikke mangle i et moderne epoke VI-godstog.

Roco har også udsendt et trevogns tankvognssæt fra den norske Statoil med hjemsted i Aarhus. Vognen er en 'genudsendelse', idet der i sin tid

med en masse små dele, som både traileren og HUPAC-vognen kan udstyres med i. Der følger en detaljeret vejledning med, hvordan det kan gøres, men de utålmodige kan tage vognen op af æsken straks og sætte den på skinnerne og køre løs. Der er ekstra sæt dæk til traileren og som nævnt smådele, som kan holde en beskæftiget længe. Undertegnede er alt for utålmodig, og derfor må læserne





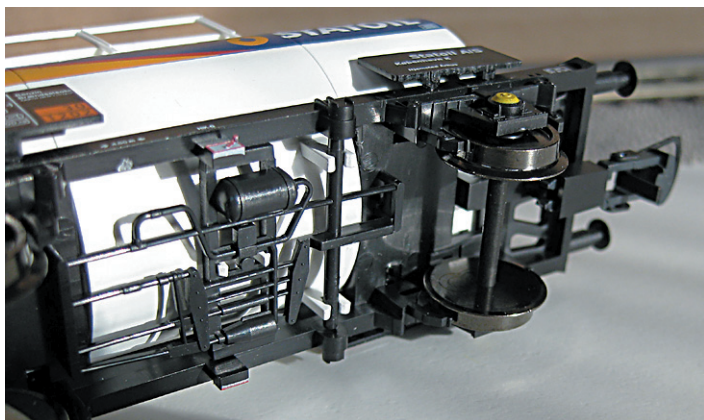
Rev. 31.12.85



Rev. 10.1.83



Rev. 20.1.87



Rocos model af DSBs Statoil-tankvogne. Der er udsendt et trevognssæt. Danmark er blevet tilpas lille, så olie- og benzintransporter kan klares ad landevejen, men der er stadigvæk plads til de farverige vogne på modelbanen.

kom en tilsvarende model fra en anden producent. Rocos tankvognssæt er selvfølgelig med tre forskellige numre og perfekte påtryk. Den store afstand, der trods kortkoblingskinematikken er mellem pufferne, kunne tyde på, at der er tale om en model fra lagerhylden, og som oprindelig er overtaget fra en anden producent. Det kan der selvfølgelig rådes bod på ved at udskifte A-koblingerne med den KKK-ditto, men der er ikke meget andet, man kan gøre ved vognenes ringe vægt end at placere dem sidst i en længere togstamme for at forebygge eventuelle afsporinger. Vognen er fremstillet med sans for detaljer. Læg mærke til bremseplatform og stigen op til tankåbningen

samt den detaljerede undervogn. Ligeledes er der fine literings- og andre påskrifter. Der er også forskellige revisionsdatoer samt differensieret placering.

Fleischmann har udsendt endnu et 3-





'kører' lågerne på medstøbt hjulimmitation ligesom de påmalede håndbøjler træder frem som de var 'skruet' på, selvom de er støbt sammen med døren.

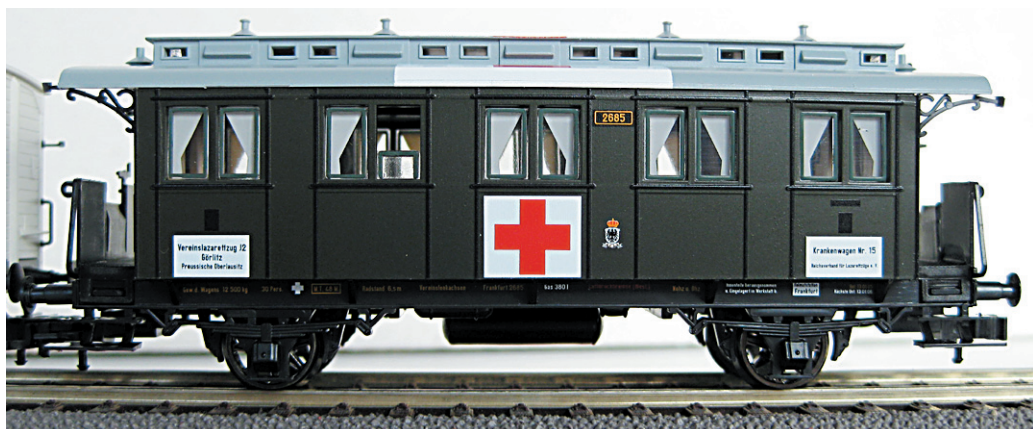
Ligesom ved lazaretto-



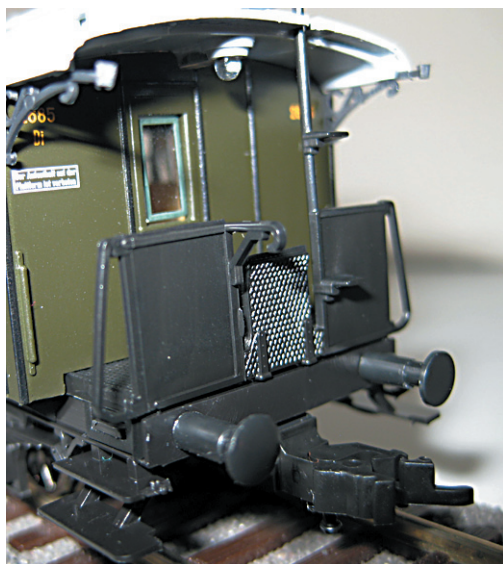
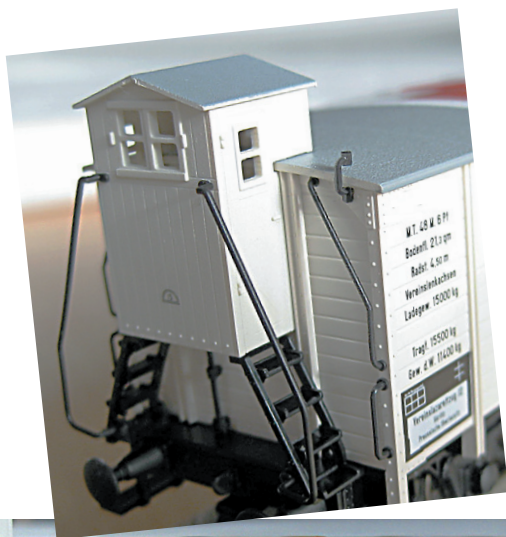
vognssæt i den fortsatte vognserie med lazarettoget, som vi skrev om under overskriften 'Kanonbane' i opdatering nr. 133.3 af *banen online*. Hvor længe Fleischmann bliver ved med at køre denne vognserie, ved vi ikke, men dagens togsæt er det fjerde i rækken. Sættet består denne gang af to ambulancevogne, krankenvagnen nr. 5 og nr. 15 og en pakvogn af typen Cassel, der svarer til Deutsche Reichsbahn Kassel, som er udsendt samtidigt med lazarettoget. De har det til fælles end, at 'samproduktionen' mindsker omkostningerne. Bortset fra farven og påskrifterne er de fuldstændig identiske - det hele flot udført og med stor præcision. Skydedøre er ligeledes til at åbne og hvis man kigger nærmere,

gets godsvogne er der også ved personvogne tale om klassikere, som har fået en ansigtsløftning i forhold til det oprindelige, så de bedre kan passes ind i nutidig modelstandard. Kassel-vognen til gengæld er delvis nykonstruktion. Som det fremgår af revisionsdatoer på lazarettogets vogne, stammer de fra sidste halvdel

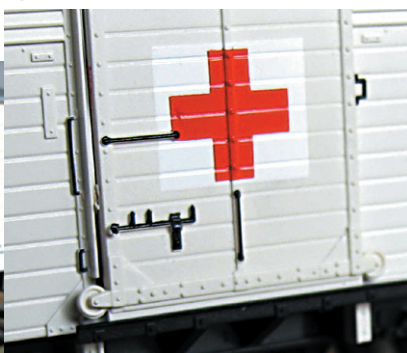




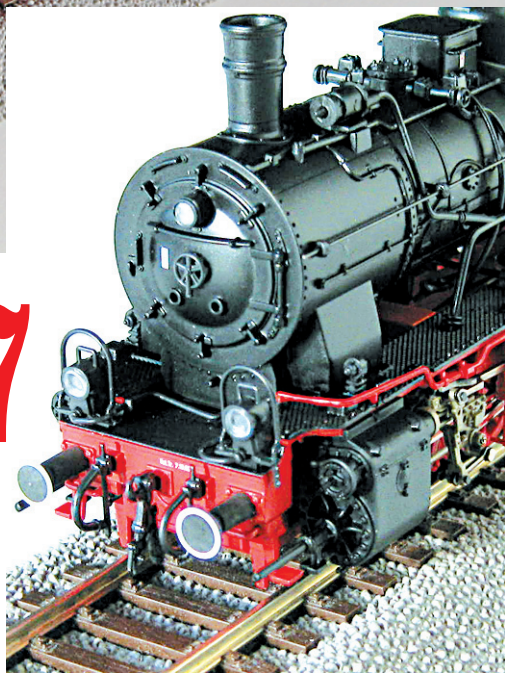
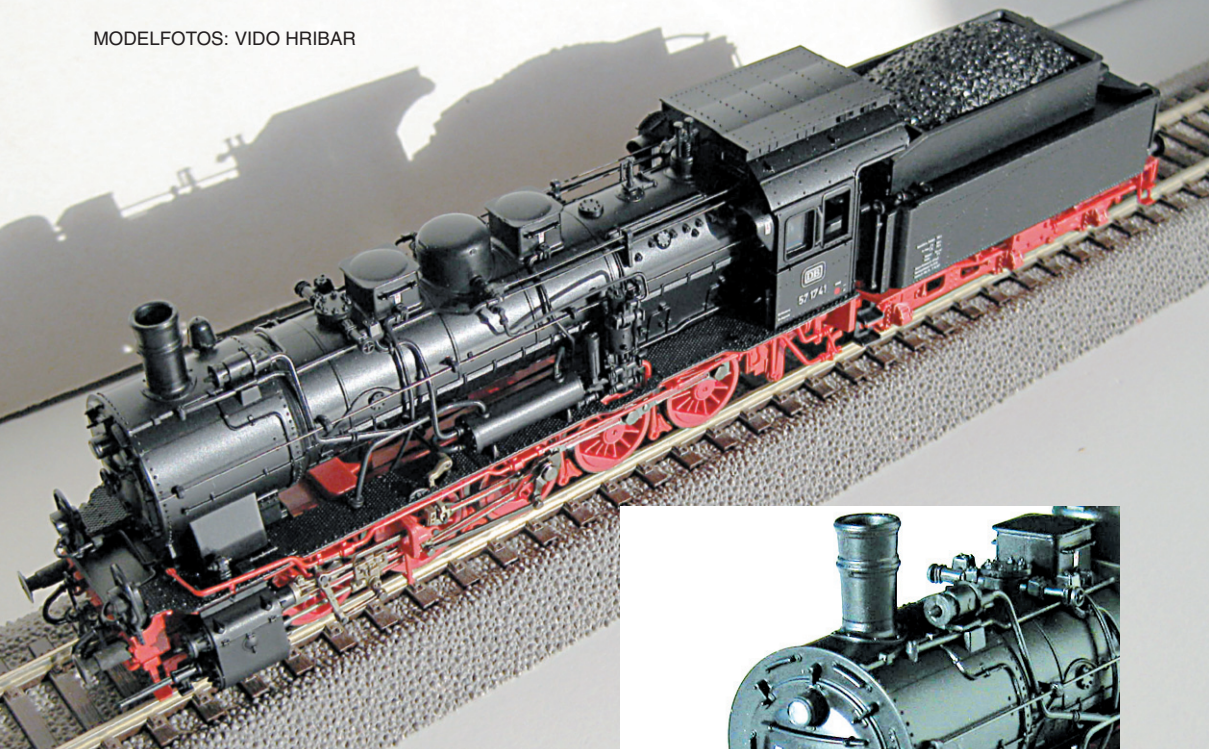
af 1914, da første verdenskrig, som indedes i august, var godt i gang. Man regnede med, at krigen var hurtigt overstået, men man har som så mange gange før (og siden!) forregnet sig. Den endte med millioner af døde og lemlæstede, inden kanonerne tav igen fire år senere.



Preussiske epoke 1-vogne med mange fine detaljer. Her en personvogn indrettet som lazaretvogn.



De lyse striber i korset skyldes solrefleks under fotograferingen. Den røde farve er helt dækkende!



DB BR 57 - FOKUS PÅ DETALJERNE

Roco har genudsendt en model af et af Tysklands mest udbredte godstogslokomotiver, BR 57 med nummer 1741.

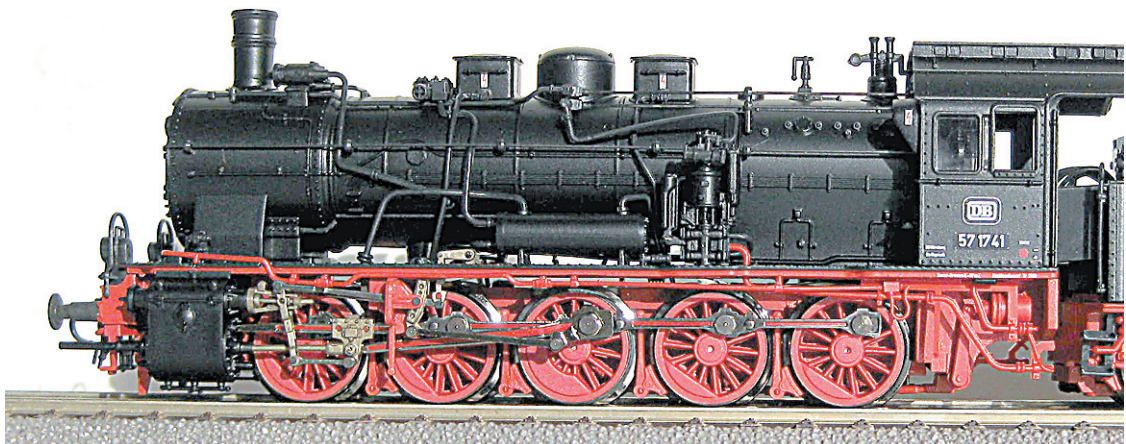
Modellen, der udsendtes første gang for adskillige år siden, er nu opdateret så vidt teknisk gør sig og fremtræder som

et pragtstykke med en detaljerigdom som vil imponere enhver damplokomotiv-entusiast. Her er der virkelig kælet for armaturerne og ikke sparet på detaljerne. Det er noget, der straks falder i øjnene. Kedlen virker nærmest overbroderet med diverse fritstående rør m.m., og skulle der endelig mangle noget, ville man næppe savne det, for helhedsindind-

trykket er dybt imponerende. Se bare på billederne på disse sider! Selvom det næppe kan gøres bedre for pengene... er der vedlagt ætsede litreringskilte, som man kan sætte på, således at modellen kan komme til at ligne forbilledet i endnu højere grad. Der var også påskruede metalskilte på lokomotiverne.

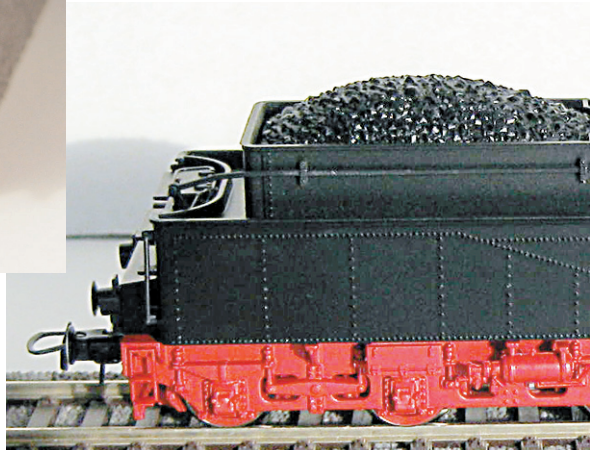
Motoren er anbragt i tenderen, som skubber på lokomotivet. Roco er nemlig gået bort fra at have en kardanskel, der synkront bevæger lokomotivets femkoblede hjulpar. Nu er det kun de fjedrende

metaldele, der overfører strømmen fra hjulenes flanger til motoren i tenderen og således sørger for god skinnekontakt over hele linien. Kraften fra motoren overføres via de to af tenderens i alt tre aksler, hvor der er friktionsringe på alle fire hjul. Friktionsringe findes også på lokomotivets midterste aksel som relikt fra de tider, hvor gangtøjet via en kardanskel spillede en rolle. Om de spiller en anden end blot den kosmetiske rolle, skal jeg ikke kunne sige, men det kan tænkes at de mindsker slitagen på selve



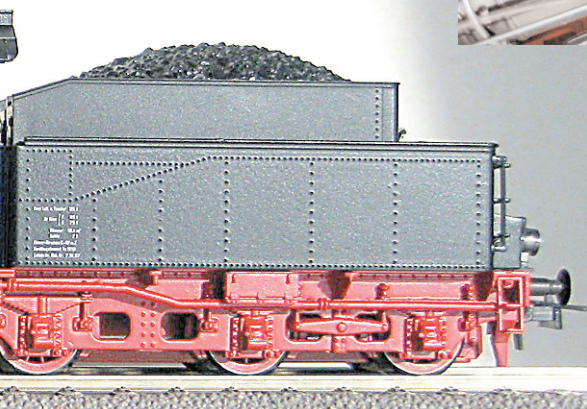
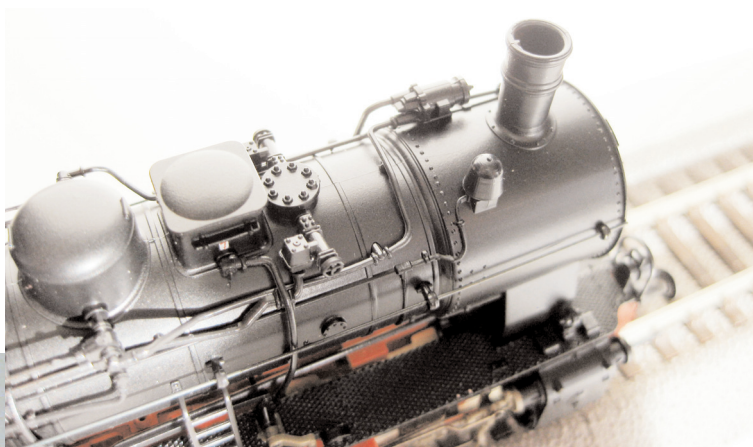
Når der mangler litreringer både i front og bag på tenderen, skyldes det det frie valg fra fabrikken - enten monterer man selv de vedlagte plasticskilte eller de ætsede metalskilte. Det samme gælder andre smådele og kortkoblinger.

gangtøjet, som i øvrigt af producenten af samme grund anbefales smurt med mellemrum. Det er, synes jeg, en god idé at anbringe motoren i tenderen. Derved slipper man for en gearkasse og gør forbindelsen mellem tenderen og lokomotivet mindre problematisk. Hvis man vil digitalisere modellen, kan det også lade sig gøre, idet der er et



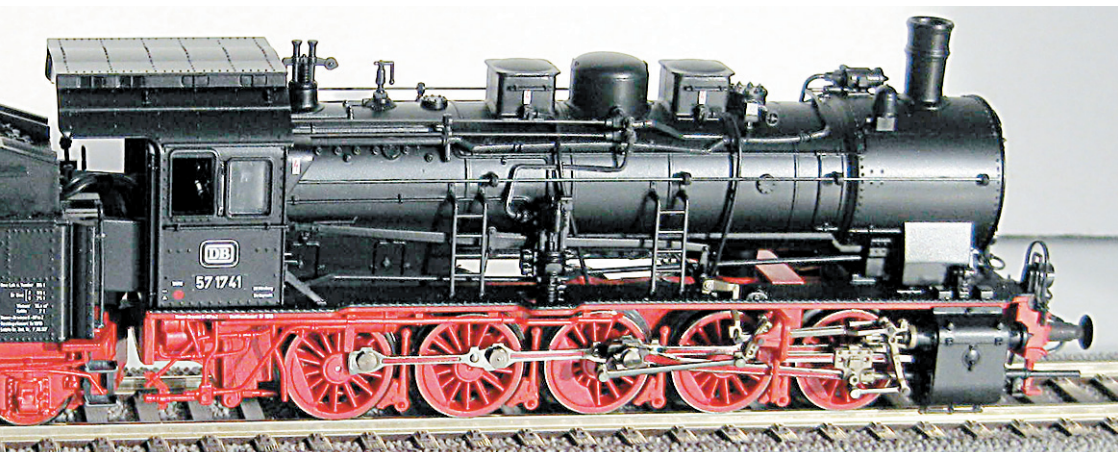
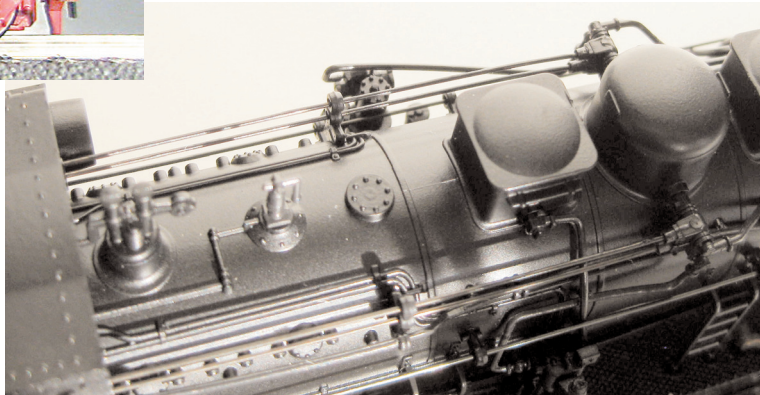
snitsted med et digitalstik og plads til decoder. Der findes flere lokomotiver med byggeseriebetegnelsen 57 - det sachsiske, württemberg-ske, bayerske og det preussiske. Det er det sidstnævnte, det preussiske G 10, som Roco har valgt at fremstille.

Efter at have haft gode erfaringer med T 16, lod preusserne lokomotivfabrikken Henschel udvikle et nyt



udland. Deutsche Reichsbahn overtog næsten alle BR 57 fra Preussen og senere også de mange fra Øst- og Sydøsteuropa. Deutsche Bundesbahn, der 'herskede' i Vesttyskland, har udrangeret de fleste inden udgangen af 1968, mens den østtyske Deutsche Reichsbahn kom af med resten i løbet af 1970'erne. BR 57 fandtes med numrene 1001 til 3524.

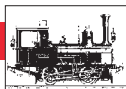
femkoblet lokomotiv. De første maskiner blev taget i brug i 1910 med kedlen svarende til det gamle P8's. Op til 1925 anskaffede alene Preussen 2580 lokomotiver. Rigsbanerne Elsass-Lothringen købte 35 og Saahr aftog 27, men indtil 1931 endte over 350 lokomotiver i det østlige



VIL DU REDDE



Vil du redde
DSB CF 10135?
Så er det i
påskenen, du skal
smøge ærmer-
ne op!



VETERANTOG

af Erik Cletus
Petersen

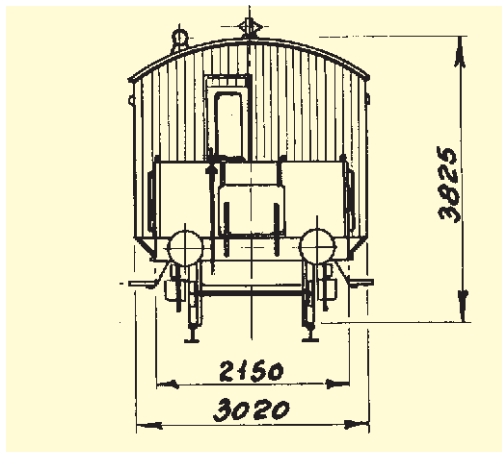


Jeg kunne også begynde med at spørge, om du vil være med til at redde "Lauras vogn". Alle der har fulgt med i Matador vil vide, at Laura den 8. april 1940 tager til København for at blive hædret med en 25 års medalje for trofast tjeneste hos familien Varnæs. På vej hjem til Korsbæk sidder hun i vores DSB CF 10135, selvom hun har billet til 1.klasse. En uforglemmelig scene.

Lørdag den 24.11.2012 blev vognen kørt til Græsted efter at have stået ude i over 20 år. Årene har virkelig sat sine tydelige spor, men vognen gik fantastisk godt i sporet og både trykluftbremse samt det elektriske anlæg virker endnu, så vi havde fint lys i vognen på vej hjem

fra København, hvor vognen har været hensat. Vognen blev taget ud til revision den 01.01.1992, men da der var for få klubmedlemmer til vognafdelingens mange opgaver, og da Cf'eren skulle have svejset nyt jern i vangerne ude under endeperronerne, valgte man at udrangere vognen i stedet for at reparere den. Efter at have stået i vejen i Rungsted et års tid blev den sendt ind til DSB's centralværksted i København, hvor der var nogle ledige spor nær DSB's kirkegård. Ude af øje, ude af sind. Ingen tænkte nu mere på, at denne pragtfulde vogn, som klubmedlemmer i 1970'erne havde brugt tusindvis af timer på at sætte i stand, var ved at gå til spilde. Da

LAURAS VOGN?

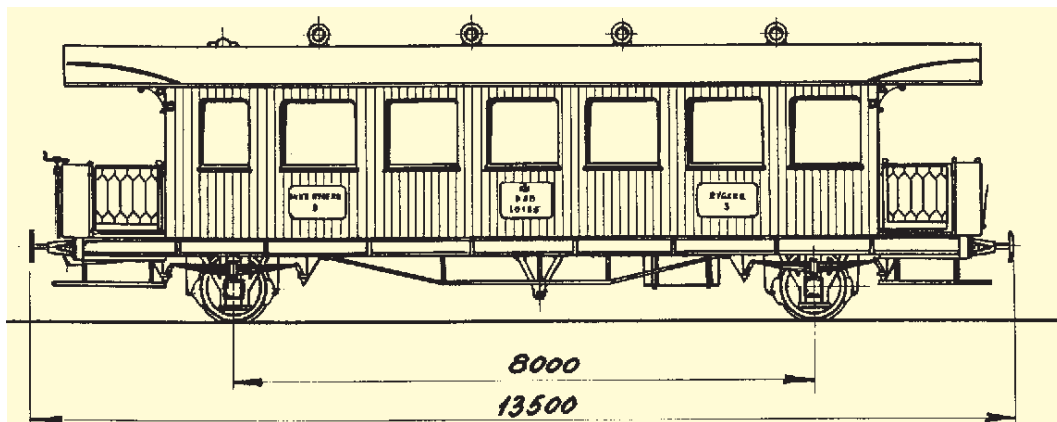


undertegnede i efteråret 2012 kom forbi og konstaterede, at man nu kunne se sollys ned gennem nogle rådne tagbrædder,

M8 i påsken 2010 og endelig SM13 + Ruston samlingen i påsken 2012. Når seks-otte klubmedlemmer kommer hver dag i påsken og arbejder på ét køretøj, når man rigtig langt samtidig med, at vi virkelig har det sjovt. Jeg kunne derfor forestille mig, at vi lørdag den 23.03 piller tagpappet af taget. Palmesøndag fortsætter vi med taget samt får ryddet op inde i vognen. Vognkassen skal renses af for graffiti og lakeres nogle gange, så teaktræet ikke ødelægges yderligere.

Anden påskedag vil vi stå med en vogn, som vi kan være bekendt at have stående i Græsted og vise frem. Vise frem i pinsen, hvor vi så kan fejre, at "Lauras vogn" fylder 90 år.

Hvis du vil bruge et par dage i påsken på at realisere denne "drøm", så send mig en e-mail (e.c.petersen@veterantoget.dk).



var det lidt af et chok.

Vognen er nu kørt til Græsted, men bestemt ikke reddet for eftertiden endnu. Hvis vognen skal reddes, er det absolut bydende nødvendigt at en håndfuld klubmedlemmer er villige til at bruge nogle dage på at redde denne pragtfulde gamle vogn fra 1923, så den kommer til at opleve sin 90 års fødselsdag i 2013.

Jeg har et forslag til en redningsplan, men det kræver som sagt opbakning fra bl.a. "dig". Jeg har tidligere arrangeret "påskeprojekter". Medlemmer i motorgruppen husker stadig M8 revisionsprojektet på DSB's værksted i København i 2008, restaureringen af HTJ S50 i Græsted i 2009 og samling af motor 1 i

Det bliver virkelig sjovt, når alle trækker i samme retning, så glæd dig til nogle fornøjelige påskedage i Græsted.

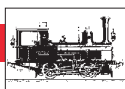
Da vi flyttede Cf'eren fra Centralværkstedet, havde vi medarbejder fra TV Lorry med, og han lavede et lille indslag om begivenheden. Det kan ses hvis du trykker på linket <http://www.lorry.dk/arkiv/2012/12/2>. Det er ca. 1:20 ind i udsendelsen. Linket, du kan klikke på, finder du også på www.banen.dk.

ERIK CLETUS PETERSEN



EN SIMPEL SPORTAVLE

- med CS2 og et enkelt bistabilt relé



DIGITALT

Af Gert Johansen

Märklin udsendte i december en opdatering af CS2 softwaren, som bl.a. indeholdt muligheden for at etablere togveje betinget af to S88 kontakter. Det betyder bl.a., at der kan etableres ikke mindre end 64 togveje med blot én enkelt S88 decoder.

Den simple løsning er selvfølgelig at anbringe et ringetryk ved togvejens start og et ringetryk ved togvejens slutning - og så lade hvert ringetryk gå til hver sin S88 kontakt. (Fig. S-88-1.)

Herefter skrives S88 kontaktnummeret så blot ind i CS2'ens 'Memory' side, som de to betingelser, der skal være opfyldt. (Fig. CS21 og CS23)

Nu kunne det hele jo stoppe her, hvis ikke Märklin havde været så forudsende at indbygge en funktion, hvor det kan vælges, om togvejen skal stilles ved, at S88 kontakten aktiveres eller 'ikke aktiveres'. Denne funktion giver nemlig mulighed for at forhindre indstilling af togveje til spor, der er besatte og at beskytte krydsende togveje.

Fig. CS21 - S88 kontaktnummer skrives ind i 'Memory'-siden. Se også figura på siden overfor.

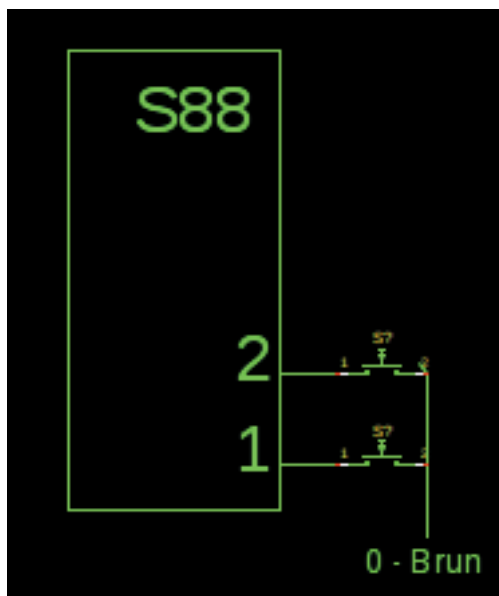


Fig. S88-1: Den simple opsætning med to ringetryk.

Märklin Central Station 2 (Tools)

home | hilfe | change-log | screen-shot | update-log | icons | backup

lokcvs | config | cs2-CAN

keyboard | layout | **memory** | setup | control

	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8
A								
B								
C								
D								

← A-D E-H I-L M-P Q-T U-X Y-b c-f → ?

Konfiguration memory A1

Name	S88 Mod.1 K:1	Ein	Erw.
A1	1	☒	☐

Screenshot - Märklin Central Station 2

©2011 by Märklin Software-Updates

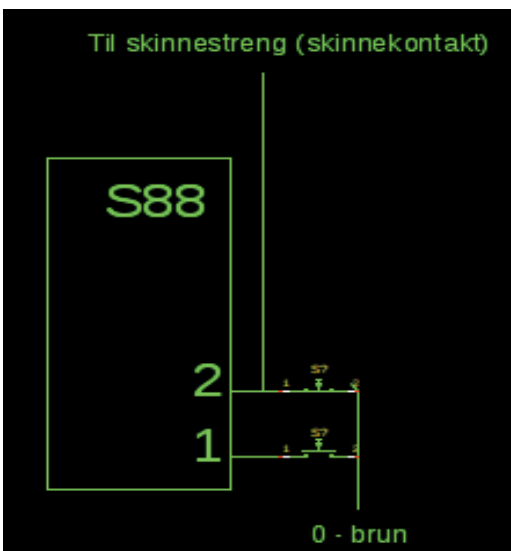


Fig. S88-2: Udgaven med spormelding.

For at kunne udnytte beskyttelse af togvejene ved besat spor, må togvejens slutpunkt aktiveres ved, at S88 kontakten afbrydes, så ringetrykket skal skiftes ud med en trykkontakt, der afbryder ved tryk. Conrad har en sådan momentafbryder - eksempelvis 705092-62. Husk at gå ind på www.conrad.com.

Kontakten og det isolerede skinnestykke, der skal beskyttes, forbindes parallelt til samme kontakt på S88. Nu kan der



Fig. CS22: Betingelse 2 sættes til afbrudt.

ikke stilles togvej til skinnestykket, hvis der holder en vogn med uisolerede hjul - dvs. kontaktskinnen er aktiveret. Simpelt og nemt. (Fig: S88-2)

I Memory-siden sættes betingelse 2 til afbrudt (fig: CS22)

Skal sportavlen udvides til også at beskytte mod indstilling af krydsende togveje, skal der anvendes et dobbeltspole-relæ eller bistabilt relæ, som stilles via en K83 og slutter en kontakt til stel (den

brune ledning/skinne-strengen). Den anden forbindelse går via en diode til kontakten for togvejens slutpunkt på S88. Det er nødvendigt med en diode (f.eks. 1N4148) for hver togvej, da denne forbin-



Screenshot - Märklin Central Station 2

Fig. CS23 - S88 kontaktnummer skrives ind i 'Memory'-siden.

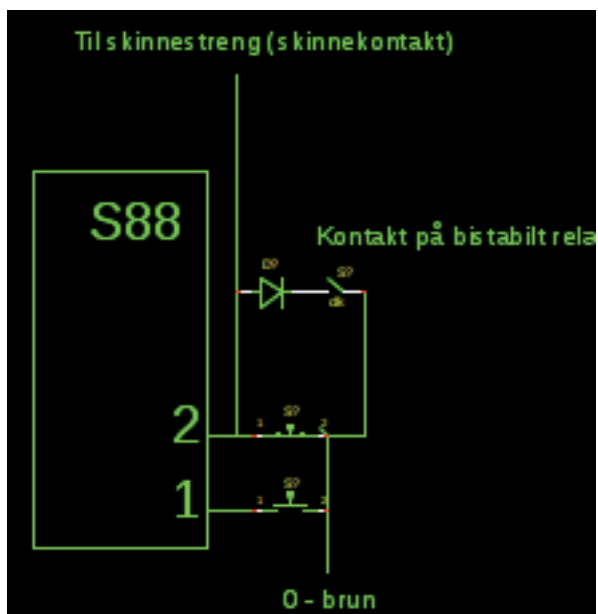
delse skal forbindes til samtlige krydsende togvejes slutpunkter på S88.

Hvis de krydsende togveje kan deles op i grupper, kan der med fordel anvendes et relæ for hver gruppe, eller det kan vælges, at der kun kan stilles én togvej ad gangen. Togvejenes opløsning håndteres nemmest manuelt med et enkelt eller to ringetryk, som stiller signaler på rødt og stiller det bistabile relæ, så kontakten er afbrudt. (Fig: S88-3)

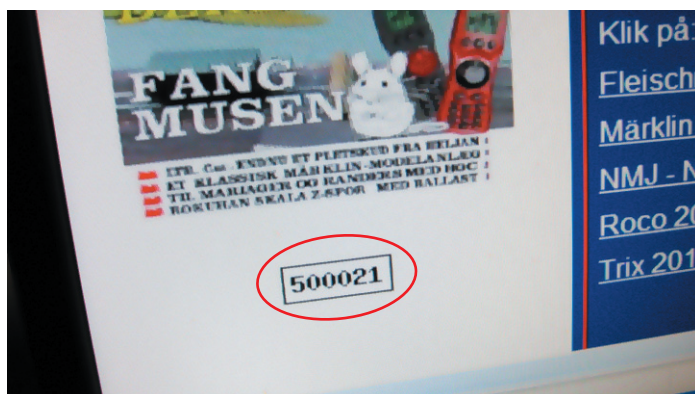
Dette kan selvfølgelig udbygges og raffineres, men så overskider det min opfattelse af, hvad der forstås ved 'simpelt'.



Fig. S88-3: Løsningen med spormelding og sikring af krydsende togveje.



500.021 KIGGEDE IND!



Sent på eftermiddagen den 2. februar nåede tælleren på vores hjemmeside www.banen.dk tallet 500.021. Det er måske ikke så opsigtsvækkende, for tælleren har tikket døgnet rundt i de sidste mange år, hvor vi brugte hjemmesiden som appetitvækker og udhængsskab for 'banen' - hele Danmarks modeljernbaneblad.

Det sidste års tid blev dette tal dog lidt mere interessant, for vi skulle gerne aflæse, hvor mange der klikkede sig ind på 'banen on-line', som har overtaget stafetten, efter den trykte

udgave af 'banen' måtte stoppe.

Efter et år på den digitale bane er 'oplagstallene' aldeles opmuntrende. I skrivende stund kan vi notere 9914 perso-

ner, der har besøgt den seneste opdatering banen on-line nr. 133, og dermed er det ikke slut endnu. Mens tidligere usolgte eksemplarer samlede støv, har vores gamle opdateringer fortsat læsernes interesse og et par af de ældste er ved at tangere 12.000 'impressions'. Sådan et 'svimlende oplag' af den trykte udgave har redaktøren tidligere kun kunnet drømme om! I realiteten kan man tale om tredobling af oplaget - og noget tyder på, at det langt fra er slut endnu. Det kan vi glæde os over på mj-branchens vegne!

red..